



PARECER PRÉVIO Nº 988/23

I. Relatório

Trata-se de Projeto de Lei, de iniciativa Parlamentar, que regulamenta a prestação de serviço de transporte individual de passageiros denominado mototáxi no Município de Porto Alegre.

Após apregoamento pela Mesa (0597751), vieram os autos para Parecer Prévio, na forma do artigo 102 do Regimento Interno da CMPA.

É o relatório.

II. Natureza jurídica do Parecer Prévio

O Parecer Prévio, previsto no artigo 102 do Regimento Interno da CMPA, consiste em ato meramente opinativo, não vinculante, que não se substitui às deliberações das Comissões e do Plenário desta Casa Legislativa.

A referida manifestação se restringe a analisar, de forma preambular, os aspectos de natureza jurídica, não adentrando no mérito da proposição legislativa, juízo que compete exclusivamente aos componentes do Parlamento.

III. Análise jurídica

O artigo 174, *caput*, da Constituição Federal autoriza a intervenção indireta do Estado na economia, na condição de agente normativo e regulador. E, no âmbito da repartição de competências constitucionais, compete ao ente municipal legislar sobre direito econômico, produção e consumo (art. 24, incs. I e V; art. 30, incs. I e II, ambos da CF). Em sendo assim, ao disciplinar a atividade econômica em âmbito local, dispondo, inclusive, sobre o poder de polícia municipal, tem-se que a proposição, no geral, insere-se no âmbito da competência legislativa do Município.

Inexistente vício formal de ordem subjetiva, porquanto não se está diante de matéria sujeita à iniciativa reservada do Chefe do Poder Executivo (art. 61, § 1º, da CF e, por simetria, art. 94, VII, da LOM), sendo cabível, portanto, no geral, a iniciativa Parlamentar.

Em alguns aspectos, porém, a proposição acaba incidindo em vício formal de iniciativa. Vejamos. Os artigos 4º e 5º, ao fixarem, diretamente, atribuições de órgão municipal, acabam eles se imiscuindo em matéria tipicamente de organização administrativa, a qual está sujeita à reserva de iniciativa pelo Poder Executivo [Art. 61, §1º, II, e), da CF, por simetria, e art. 94, VII, c), da LOM]. Além disso, o artigo 6º, em especial os incisos I, II, IV e VII, e o artigo 8º do projeto apresentam natureza eminentemente técnica, inserindo-se, portanto, na chamada reserva de Administração[1]. Com efeito, o princípio da separação das funções estatais (art. 2º

da CF) atribui ao Poder Executivo um domínio de funções tipicamente administrativas, que devem ser desempenhadas por ele com exclusividade, através de suas instâncias técnicas, sem margem para interferências legislativas ou judiciais.

Constata-se, também, que o inciso III do artigo 6º e os incisos I e III do artigo 7º da proposição conflitam, respectivamente, com o previsto no artigo 3º, parágrafo único, da Resolução n. 32/2010 do CETRAN/RS e com o patamar regulatório mínimo estabelecido pela Resolução n. 943/2022 do CONTRAN (art. 6º, inc. I e II, c/c art. 17). De igual forma, o artigo 14 desatende ao disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 12, *in fine*, da Lei n. 12.587/12). Com isso, viola-se, ainda que reflexamente, o artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Demais disso, é relevante anotar que o valor a título de multa, penalidade prevista no inciso II do artigo 11, deve ser fixado em lei, em atenção ao princípio da legalidade (art. 5º, *caput*, inc. II, da CF).

Ainda, no § 3º do artigo 11, deve ser substituída a legislação nele referida, diante da existência de lei específica versando sobre processo administrativo municipal.

Quanto ao mais, parece-nos que a proposição apresenta conformidade jurídica.

Por fim, em relação à forma objetiva, cumpre registrar que não há, sob o aspecto constitucional, orgânico e regimental, exigências especiais em relação à espécie normativa e o quórum de aprovação.

IV. Conclusão

ISSO POSTO, conclui-se que a proposição apresenta conformidade jurídica parcial.

É o parecer.

[1] A esse respeito, confira-se o que dispõe o Código Brasileiro de Trânsito – CTB: Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade (grifou-se). Nesse sentido também a Lei n. 12.587/12, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana: Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas (grifou-se).



Documento assinado eletronicamente por **Renan Teixeira Sobreiro, Procurador(a)-Geral**, em 03/10/2023, às 16:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Art. 10, § 2º da Medida Provisória nº 2200-2/2001 e nas Resoluções de Mesa nºs 491/15, 495/15 e 504/15 da Câmara Municipal de Porto Alegre.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.camarapoa.rs.gov.br>, informando o código verificador **0632788** e o código CRC **F072DB4E**.